

Historisches aus der Wildschönau

Vor 100 Jahren erbaut: Die Straße durch die Kundler Klamm

Viele Jahrhunderte gab es keine befahrbare Verbindung zwischen der Wildschönau und dem Inntal. Zwar führten mehrere Geh- und Saumwege aus dem Tal nach Wörgl, Kundl und Hopfgarten, aber nur zur Not war der so genannte Grafenweg in das Brixental und der Weg von Vorlehen nach Kundl mit einem Karren benutzbar, so dass auf diese Weise aus ganz besonderen Anlässen Kirchenglocken oder im Jahr 1809 eine Kanone ins Tal befördert werden konnten. Doch gerade das Jahr 1809 ließ auch Vorteile dieser Isolation deutlich werden, denn lange Zeit blieb man im Hochtal von den direkten Auswirkungen des Krieges verschont. Diese Erfahrung erklärt auch, warum noch Jahrzehnte später die verantwortlichen Gemeindeväter das Angebot ihres in Wien reich gewordenen Landsmannes Paul Schoner ausschlugen, als dieser bereit war, eine beträchtliche Geldsumme zum Ausbaus des Weges nach Hopfgarten zur Verfügung zu stellen. „Dann kommt leichter der Krieg herein“, soll die Begründung für die ablehnende Antwort gelautet haben.

Die allgemein zunehmende wirtschaftliche Verflechtung führte dann aber doch zu einem Gesinnungswandel. Bereits in den 60er und 80er Jahren des 19. Jahrhunderts setzten ernsthafte Bemühungen zum Bau einer Fahrstraße aus dem Tal hinaus „ins Land“ ein. Dabei hatte zunächst offenbar das Projekt einer Verbindung von Mühlthal durch die Kundler Klamm Vorrang vor der Trasse über Oberau und Niederau nach Wörgl. Im Jahr 1890 schien es dann soweit, dass man mit dem Bau der Variante nach Kundl „als dem kürzesten, geradesten, schönsten und bequemsten Weg“ hinaus in Inntal beginnen konnte. Doch das Vorhaben scheiterte, und in den Jahren 1893/1895 wurde, begleitet von heftigen Auseinandersetzungen im Gemeinderat, die Variante nach Wörgl realisiert.

Die damals getroffene Entscheidung entsprach wohl den Wünschen der Bewohner von Niederau und Teilen von Oberau; im Talinneren (Mühlthal, Auffach und Thierbach) machte man hingegen sehr begründete Einwände geltend. Die immer wieder vorgebrachten wesentlichen Argumente gegen die durch die Straße begründete einseitige Ausrichtung des Tales nach Wörgl sind gut nachvollziehbar: Die Verbindung von Mühlthal und Auffach nach Kundl durch die Klamm wäre wesentlich kürzer als der „Umweg“ über Oberau und Niederau in das Inntal. Die Schluchtstrecke war jedoch auch für Fußgänger zumeist völlig unpassierbar, und daher musste man von Mühlthal entweder über Thierbach und Saulueg oder über die so genannte Steinernen Stiege, einem ausgesetzten und heute verfallenen Steig von Schönberg über die Brach, nach Kundl gehen. Eine direkte Verbindung durch die Klamm sollte die Strecke entscheidend verkürzen und bequemer machen. Auf diese Weise konnte auch die ganz erhebliche Steigung in der Wörgler Straße von Mühlthal hinauf nach Oberau vermieden werden. Diese Steilstufe zu überwinden, stellte in der Zeit vor der Motorisierung eine sehr ernstzunehmende Herausforderung für Pferdefuhrwerke und auch für Fußgänger dar. Dazu kam, dass das wichtigste Exportgut, das das Tal damals zu bieten hatte, zugleich auch sehr gewichtig war: Die Ausfuhr von Holz, zumeist in Form von Baumstämmen, brachte den Bauern und den Fuhrleuten nicht unwesentliche Einnahmen.

Bis zum Bau der Straße wurde Holz vom Talinneren auf der Kundler Ache in das Inntal hinaus getriftet. Man bediente sich also einer Transportmethode, wie sie in den meisten vergleichbaren Seitentälern des Inns üblich war. Die geschlagenen Stämme wurden zumeist im Hochwasser des Frühjahres in die Ache geworfen und dann am Ende der Schluchtstrecke auf der Kundler Lende gelagert. Oft kam es dabei zu so genannten Ver-

klausungen an Engstellen, die zu beseitigen mit großen Gefahren für die Arbeiter verbunden waren. Generell gestaltete sich die Tätigkeit der an der Trift Beteiligten als äußerst aufwändig. Schwere Verletzungen und mitunter sogar Todesopfer waren zu beklagen. Zudem wurden die Stämme bei dieser Form des Transportes sehr oft beschädigt und erzielten damit einen geringeren Preis. Unter diesen Voraussetzungen lag es nahe, an den Bau einer Fahrstraße durch die Klamm zu denken.

Für Kundl als Zielort einer neuen Verbindung sprachen auch andere Gründe, die heute nicht mehr so stark im Bewusstsein der Wildschönauer präsent sind: Von Kundl gelangte man relativ rasch und ohne Umweg über Wörgl nach Rattenberg, dem Sitz des für die Wildschönau zuständigen Bezirksgerichtes, wo nicht nur Straftaten abgehandelt wurden, sondern diese Behörde war und ist auch zuständig für die rechtswirksame Registrierung aller Verkäufe und Käufe von Liegenschaften. Außerdem war Rattenberg damals noch die der Wildschönau nächstgelegene Stadt mit einer entsprechenden Infrastruktur an Gewerbebetrieben und Einkaufsmöglichkeiten. Insbesondere zu den traditionellen Märkten besuchten die Wildschönauer Bauern gern die alte Stadt am Inn, um dort Vieh zu kaufen und zu verkaufen. Auch Kundl selbst verfügte über eine mit Wörgl durchaus vergleichbare Auswahl an Betrieben. Zwar dominierte das eben im Jahr 1911 zum Markt erhobene Wörgl schon damals als Eisenbahnknotenpunkt, doch der Aufschwung von Wörgl als zentrale Einkaufs- und Schulstadt setzte im Wesentlichen erst nach dem 2. Weltkrieg ein.

Die maßgebliche Persönlichkeit beim neuen und diesmal erfolgreichen Anlauf zum Bau einer Fahrstraße durch die Kundler Klamm von Mühlthal nach Kundl war Andrä Hofer, Bauer zu Ebersleith im Mühlthal und Holzhändler. Er plante zunächst im Jahre 1910 die Errichtung eines Schlittenweges durch die Klamm zum Abtransport des Holzes. Doch auch dieses Vorhaben konnte nicht verwirklicht werden. Hofers Einsatz begründete dann aber eine breitere Basis für das schließlich erfolgreiche Unternehmen.

Als Träger der neuen Initiative betätigte sich nicht der Staat oder das Land, ja nicht einmal die Gemeinde Wildschönau, die infolge der noch drückenden Schulden aus dem Straßenbau nach Wörgl keine Möglichkeit sah, sich am Unternehmen zu beteiligen. Im Gemeinderat machten Mandatäre aus Niederau und aus dem östlichen Teil von Oberau prinzipielle Vorbehalte gegen das Vorhaben geltend. Sie bezweifelten, dass ein derartiges Vorhaben überhaupt realisierbar wäre, und argumentierten auch, dass man sich die Erhaltung einer Straße nach Kundl wegen der häufigen Hochwasser nicht leisten werden könne. Noch im April 1911 wurde ein formelles Ansuchen zur Aufnahme eines entsprechenden Darlehens vom Gemeinderat mit knapper Mehrheit abgelehnt. Die Debatten im Gemeindeparlament verliefen äußerst hitzig, wie auch Zeitungserichten zu entnehmen ist.

Auch in einer sehr gut besuchten Versammlung in Kundl Mitte März 1911 waren die Meinungen heftig aufeinander geprallt, doch unmittelbar darauf wurde der private Straßenbau-Ausschuss (Weg-Komitee) Kundl-Wildschönau gegründet. Ihr traten

als Mitglieder 72 Interessenten aus Auffach, Mühlthal, Thierbach und Oberau bei. Diese große Zahl geht sicher auf das intensive Werben durch Andrä Hofer zurück. Sie sollten für 20% der Kosten des Projektes aufkommen. Die Fraktion Auffach übernahm weitere 20% ebenso wie die Gemeinde Kundl. 30% der Anteile zeichneten verschiedene Betriebe aus Kundl, und mit 10% beteiligte sich auch das mit der Ausführung des Baus beauftragte Bauunternehmen Theodor Scheffauer aus Schwaz, von dem auch die Pläne für das Projekt stammten. Zum offiziellen Obmann der Vereinigung wurde der Kundler Leonhard Ehrenstraber bestimmt. Auffällig bei der Zusammensetzung dieses Konsortiums ist die hohe Beteiligung von Kundler Interessenten (insgesamt 50%). Offensichtlich versprach man sich dort aus der direkten Anbindung der Wildschönau wirtschaftliche Vorteile. Im besonderen Maße wurde in Kundl auf die Bedeutung der Erschließung des rückwärtigen Teiles der Wildschönau auch in touristischer Hinsicht hingewiesen. Man fand dafür sehr schöne Argumente: „Was das Klima, besonders des sogenannten Innertales, anbelangt, ist es von Kennern dem von ‚Davos‘ in der Schweiz gleichgestellt worden“, heißt es etwa im „Wörgler Anzeiger“ vom 25. Februar 1911. Bemerkenswert ist ferner die Beteiligung der Fraktion Auffach an dem Unternehmen. Die Fraktionen besaßen noch bis in die NS-Ära ein beträchtliches Maß an Selbstständigkeit mit einer beschränkten Steuerhoheit und einem eigenen Vermögen.

Zum Ausgleich für die zu erwartenden hohen Kosten für die Errichtung und die Erhaltung der Straße war vom Anfang an daran gedacht, von den Benutzern eine Maut einzuheben. Damit bediente man sich einer damals allgemein üblichen Vorgangsweise, die ja auch auf der Straße nach Wörgl praktiziert wurde, wo beim Gasthof Maut zwischen Niederau und Hennersberg eine entsprechende Abgabe zu entrichten war. In der neuen Kundler Straße baute man dann nahe am Beginn der Trasse in Kundl ein entsprechendes Gebäude, das ebenfalls Maut- oder Zollhaus genannt wurde und mit einer Gastgewerbekonzession ausgestattet war. Die Höhe der Maut richtete sich nach der Art der Benutzung, und ein eiserner Zaun beim Mauthaus mit zwei Durchlässen, einer für Fuhrwerke, der andere für Fußgänger, sollte eine illegale Durchquerung verhindern.

Am 27. März 1911 begannen die Sprengarbeiten in der Klamm, und der Bau stellte zweifellos eine gewaltige technische Herausforderung dar. Vor allem in der eigentlichen Schluchtstrecke mussten umfangreiche Sprengungen durchgeführt werden. Dabei kam es unter den von der Firma Scheffauer eingesetzten kroatischen Arbeitern auch zu schweren Unfällen, ja sogar zu einem Todesopfer. Weiters erwies sich der Bau langer Mauern zum Schutz vor der Ache und vor Steinschlag als erforderlich.

Die gut sieben Kilometer vom Färberwirt in Mühlthal bis zum Ausgang der Klamm in Kundl entfallen ziemlich genau zur Hälfte auf die beiden Gemeinden. Allerdings war der Wildschönauer Bereich wesentlich leichter zu bewältigen, während die eigentliche Schluchtstrecke - und damit der schwierigere Teil - fast ganz auf Kundler Gemeindegebiet lag. Als durchgehende Breite des neuen Verkehrs-

weges waren 2,5 - 3,00 Meter vorgesehen. Dieses für heutige Verhältnisse sehr bescheidene Maß reichte offenbar für das damalige Verkehrsaufkommen.

Seit dem März 1911 schritten die Arbeiten zügig voran. Man begann an verschiedenen Stellen gleichzeitig. Am 8. Juli meldete der „Wörgler Anzeiger“: „Die Neugierigsten steigen bereits aus und ein; wenns auch manchmal ein blaues Auge absetzt, so ist's noch umso interessanter“. Für den 10. Juli war die Verhandlung für die vier geplanten Brücken über die Ache angesetzt. Anfang August erfolgte der Durchschlag beim längsten Tunnel, und unmittelbar darauf, am Sonntag, den 13. dieses Monats, wanderten schon 40-50 Leute aus der Wildschönau gemeinsam auf dem neuen Weg nach Kundl, wo sie sogar von der dortigen Musik empfangen wurden. Über den „Gegenbesuch“ der Kundler in Auffach am 27. August veröffentlichten die „Innsbrucker Nachrichten“ einen ausführlichen Bericht, der auch grundsätzliche Bemerkungen über den Straßenbau enthält. Dort konnte man unter anderem lesen: „Der Weg ist zum größten Teile fertiggestellt, wenigstens so, dass er gut gehbar ist. Wann man nun die Länge dieses neuen Weges und auch die Gefällsverhältnisse desselben mit der Straße nach Wörgl vergleicht, so bekommt man erst von der Bedeutung dieses Wegbaues für mehr als das halbe Wildschönautal eine Vorstellung. Die Entfernung von Auffach (über Mühlthal-Oberau-Niederau) bis Wörgl betrug 14 Kilometer, die Straße ist oftmals grundlos und mit sehr ungünstigen Gegensteigungen (bis zu 30 Prozent); auch der sonstige Verlauf der Trasse war durchwegs nicht entsprechend. Die Entfernung auf der neuen Straße nach Kundl beträgt von Auffach ab nur 8 Kilometer, so dass also die Verbindung mit dem Inntale um 6 Kilometer verkürzt ist. Das Gefälle ist geradezu ideal, durchschnittlich 4 Prozent, und die Trasse weist auch keine Gegensteigung auf. Unter solchen Umständen ist es daher wohl sehr begreiflich, dass die Einwohnerschaft die Fertigstellung des Weges, welche im Herbst erfolgen wird, mit größter Freude erwartet. Der Weg wird jetzt schon von Fußgängern stark benutzt. Am letzten Sonntag Nachmittag machten über 100 Personen mit Musik von Kundl einen Ausflug nach Auffach. Die Musik von Auffach begrüßte die Ankommenden und die von Kundl dankte mit einigen schönen Vorträgen. Der Nachmittag verlief in schönster Harmonie und so war der Ausflug schon eine kleine Vorfeier zur Fertigstellung des Weges“. Im „Wörgler Anzeiger“ liest man, dass die Oberauer trotz einer schriftlichen Einladung zu diesem „Verbrüderungsfest“ in Auffach nicht erschienen sind.

Im Oktober galt es dann, Bedenken der Eisenbahnverwaltung wegen einer zu geringen lichten Höhe von Brücken auszuräumen. Man fürchtete bei Unwetter Verkläuerungen und in der Folge Schäden für die Bahnstrecke. Zu diesem Zeitpunkt sprach man bereits von der Vollendung der Straße. Auch am Bau des neuen Zollhauses wurde schon gearbeitet. Gleichzeitig kam es zu „widerlichen Szenen“ im Wildschönauer Gemeinderat, wie der in Kufstein erscheinende „Tiroler Grenzbote“ am 18. Oktober zu berichten wusste. Mitglieder dieses Gremiums aus Niederau und Oberau, die immer noch vehement gegen das Projekt eingestellt waren, hatten durch ihr Fernbleiben die Wahl

eines neuen Vorstehers verhindert. Erst ein Machtwort der Obrigkeit ermöglichte die neuerliche Bestellung von Josef Riedmann (Tiefental) als Bürgermeister.

Am 9. Dezember 1911 meldete wiederum der „Tiroler Grenzbote“: „Der Bau dieser Straße nach der Wildschönau hat sich bisher ziemlich glatt abgewickelt. Nun aber die Straße fertig ist, entstehen Schwierigkeiten, die den in Aussicht stehenden Verkehr sehr in Frage stellen“. In Kundl war eine heftige Diskussion über die Form der Anbindung der Straße an das Dorf entbrannt. Sollte sie, wie in der Planung bisher vorgesehen, über eine Brücke auf das westliche Ufer der Ache geleitet werden, oder sollte man auf die Brücke verzichten und die Trasse auf der östlichen Seite zum Siedlungskern führen? Doch schon eine Woche später war auch dieser Streit beigelegt. Die ursprüngliche Planung wurde beibehalten; eine Notbrücke sollte in den nächsten Tagen errichtet werden. „Dieser Weg bildet auch einen trefflichen Zugangsweg in ein ausgezeichnetes Schigebiet im Inneren Tales“, liest man wieder im „Grenzboten“ vom 16. Dezember 1911. Zu diesem Zeitpunkt dürfte die neue Verbindung tatsächlich weitgehend vollendet gewesen sein.

Die Kosten für den Straßenbau wurden mit etwa 70.000 Kronen angegeben. Dazu kamen aber noch Aufwendungen für das neu errichtete Zollgebäude und weitere Ausgaben, so dass das Projekt insgesamt an die 100.000 Kronen erforderte.

Eine am ursprünglichen Mautgebäude angebrachte bescheidene Gedenktafel, die dann auch nach weitgehenden Umbauten an der Fassade des heutigen Gasthofs „Kundler Klamm“ Platz gefunden hat, hält für die Nachwelt die Erinnerung an die großzügige Initiative wach:

*Diese Strasse wurde erbaut unter
der glorreichen Regierung S(eine)r M(ajestät)
Kaiser Franz Josef I. Anno 1911
Der Bau wurde ausgeführt von der
Bauunternehmung Scheffauer Schwaz*

Der Straßenbau-Ausschuß setzte sich aber noch ein weiteres Denkmal. Im Jahr 1913 erschien eine von ihm herausgegebene Broschüre mit dem Titel „Kundl-Wildschönau“. Darin finden sich Beiträge des auf der Brach über Kundl aufgewachsenen, damals sehr bekannten Heimat-Schriftstellers Hans Schrott-Fiechtl (geb. 1867) sowie des Literaturhistorikers Simon M. Prem (geb. 1853) aus Niederau. Beide schildern Jugenderinnerungen und in einer damals üblichen blumigen Sprache vor allem die Schönheit der Wildschönauer Landschaft. Schrott-Fiechtl behandelt zudem auch ausführlicher die Vorgeschichte des Straßenbaus sowie den Verlauf der Trasse. In schwärmerischen, heute manchmal schon ungewohnten übersteigerten Tönen beschreibt der Autor Einzelheiten der neuen Straße, beginnend mit dem „Wildschönauer Tor“, dem kurzen Felsbogen am Eingang der Klamm in Kundl, über das Zollhaus, „das ungemein romantisch aus dem engen Geklüfte aufguggt“, die lange Wand, die Bockkeuch, dem Himmellochtunnel, die hohe Rast, die Fuchsgass bis zu der Stelle, wo sich die Klamm dann wieder weitet. „Die Wanderung durch die Klamm gehört zum schönsten und poesievollsten, was die ganze Gegend hat. Man muß nur die heimliche Pracht, die stille gi-

gantische Größe auf sich wirken lassen“, lauten einige markante Sätze dieser Schilderung, und die über mehrere Seiten ausgedehnten Lobeshymnen auf die Schönheit von Felsen, Himmel, Bäume, Blumen, Licht und Schatten in der Klamm könnten zahllose Anregungen für die Gestaltung von modernen Touristikprospekten bieten – genau so wie die Feststellung: „Und so wird die Wanderung durch die Kundler Klamm, die so ohne Anstrengung, ohne jede Mühe ist, dass man kleine Kinder mitnehmen kann, doppelt und dreifacher Genuß. Die dreißig Minuten, die der Klammweg etwa braucht, werden herrliche Bilder ins Herz zaubern, voll Duft und Gewalt. Und an solchen Dingen kann der überarbeitete Stadtmensch gesunden und lang an dem Schönen und Erhabenen großartig zehren“.

Auch der maßgebliche Initiator der neuen Straßenverbindung in der Wildschönau Andrä Hofer konnte nun offenbar seine heftigsten Kritiker von der Richtigkeit seiner Pläne überzeugen. Hofer wurde im August 1912 zum Bürgermeister gewählt. In seiner zweiten Amtszeit an der Spitze der Gemeinde Wildschönau (1928-1931) tat er sich dann noch einmal mit der Errichtung der großzügigen Volksschule in Oberau als weitsichtiger Politiker hervor.

Die Straße durch die Kundler Klamm war Ende des Jahres 1911 aber noch nicht ganz vollendet, denn noch heute liest man auf der Kundler Seite der großen Brücke am Eingang der Klamm die Inschrift:

*1. Kundler Klamm Brücke,
eröffnet am 2. Dezember 1914 am
Tage des 66. Regierungsjubiläums unseres
Kaisers Franz Josef I.*

Die eindrucksvolle Holzkonstruktion, die heute unter Denkmalschutz steht, konnte also erst zu Beginn des 1. Weltkriegs erbaut werden. Sie löste die bis dahin dort befindliche Notbrücke ab.

Damals hatte man auch bereits die ersten Erfahrungen mit der Erhaltung der neuen Straße machen müssen. Schon im Mai 1912 war es zu gewaltigen Schäden durch ein verheerendes Hochwasser gekommen. An die 33.000 Kronen, also in etwa ein Drittel der gesamten Baukosten, erforderte die Beseitigung der Folgen des Unwetters. Und Hochwasser wie Schotter- und Steinlawinen wiederholten sich in fast regelmäßiger Form. In manchen Jahren, wie etwa 1945 und 1946, in den 50er Jahren sowie in der jüngsten Vergangenheit war die Straße daher für längere Zeit unpassierbar.

In der Zwischenkriegszeit hatte die neue Verbindung aus der Wildschönau nach Kundl aber doch eine nicht zu unterschätzende Bedeutung erlangt. Fremdgäste kamen auf diesem Weg in ihr Quartier, und auch zahlreiche Bewohner des Tales frequentierten die kürzeste und bequemste Verbindung in das Inntal. Besonders viele Benutzer verzeichnete die Straße jeweils am 6. November, wenn die Wildschönauer „mit dem Kreuz“ nach St. Leonhard wallfahrteten, um den Segen des Viehpatrons zu erbitten. Sogar für Filmarbeiten bildete die neue Straße die Voraussetzung: Einige Szenen des im Jahr 1809 handelnden Films „Der Rebell“ von Luis Trenker wurden Anfang der 30er Jahre beim Zollhaus in der Klamm gedreht. Am wichtigsten wurde die Straße durch die Klamm jedoch für den Abtransport von Holz aus dem Hochtal. Durchschnittlich 10.000 Kubik-

meter Nutz- und Brennholz wurden in den 20er und 30er Jahren vornehmlich im Winter mit Pferdeschlitten aus dem Inneren der Wildschönau nach Kundl geliefert. Bis zu 14 Kubikmeter Stämme oder Bretter konnte ein geschickter Fuhrmann auf einmal befördern. Vielen Bauern, Holzarbeitern und Fuhrleuten wurde damit in wirtschaftlich äußerst ungünstigen Zeiten zu einem Einkommen verholfen, und auch die Betreiber des Gasthauses zur Maut (Zollhaus) profitierten vom regen Verkehr. Diese Gaststätte, lange Zeit geführt von der musizier- und sangesfreudigen Wildschönauer Familie Fill, entwickelte sich zu einem sehr gut besuchten Ort der Begegnung von Kundlern und Wildschönauern.

Mit der allmählichen Zunahme der Motorisierung brach dann eine neue Zeit an. Zwar untersagte die Bezirkshauptmannschaft Kufstein noch im Jahre 1927 aus Gründen der Sicherheit den Personentransport mit Autos durch die Klamm, doch bereits 1935 konnten Sebastian und Thomas Fill eine regelmäßige Verbindung mit einem zur Personenbeförderung umgebauten Kleinlastwagen anbieten. Sie wurde bis zum Beginn des 2. Weltkrieges durch Bartl Stadler fortgeführt. In der NS-Ära übernahm dann der damalige Reichsgau Tirol-Vorarlberg den bis dahin privaten Verkehrsweg. Für die Benutzung der als Landesstraße 2. Ordnung eingestuften Verbindung war nun keine Maut mehr zu entrichten. In den 40er Jahren richteten Unwetter mehrfach massive Schäden an der Straße an, zu deren Behebung kaum Mittel zur Verfügung standen. Durch den zunehmenden Einsatz zunächst von Traktoren und dann von größeren Lastautos, bei denen das Problem der Steigung von Mühlthal nach Oberau keine große Rolle mehr spielte, verlor nun auch der Einsatz von Pferdefuhrwerken an Bedeutung. Der Export von Holz verlagerte sich auf die breiter ausgebaute Wörgler Straße.

In der Folge gab es dann aber doch auch noch mehrfach Initiativen zum Ausbau der Klammstraße. So ist etwa einem Zeitungsbericht zu entnehmen, dass im Jahre 1950 vor allem der Verkehrsverein in Kundl „mit Rücksicht auf die Lage des Ortes als natürlichem Ausgangspunkt in die sportlich bekannte Wildschönau“ in diesem Sinne tätig wurde. Zehn Jahre später sprach sich der Kundler Gemeinderat noch einmal nachdrücklich für einen Ausbau der Straße aus, wofür die Landesbaudirektion bereits 5 Millionen Schillinge in Voranschlag gebracht hatte. „Mit dem Ausbau dieser Straße würde ein langersehnter Wunsch der Bevölkerung in Erfüllung gehen. Hoffentlich kann dieser Plan in den nächsten Jahren verwirklicht werden“, liest man im entsprechenden Zeitungsbericht. Der Wunsch ging nicht in Erfüllung. Seit 1958 war die Straße offiziell für den Autoverkehr gesperrt. Die wohl endgültige Entscheidung in dieser Angelegenheit fiel dann durch die Übertragung der Straße aus der Zuständigkeit des Landes in die der Gemeinden Kundl und Wildschönau im Jahre 1989. Diese Verfügung erfolgte gegen den Willen der Gemeinde, und die Übernahme des kurzen Stückes des Wildschönauer Teiles des Grafenweges in Niederau bis zur Hopfgartner Gemeindegrenze am Marchbach durch das Land bildete nur einen bescheidenen Ersatz.

Heute gilt der Weg durch die Kundler Klamm vor allem als eine Touristenattraktion. Die Probleme der Instandhaltung haben sich in den vergangenen 100 Jahren aber kaum geändert. Josef Riedmann



Die erst am 2. Dezember 1914 fertig gestellte, große gezimmerte Holzbrücke am Eingang der Straße in Kundl. Sie steht heute unter Denkmalschutz.



Das Maut- oder Zollhaus in seiner ursprünglichen Form. Die Durchfahrt für Fuhrwerke ist offen, das Gitter für Fußgänger aber geschlossen.



Im Frühjahr 1929 stürzte ein riesiger Felsbrocken im Ausmaß von 280 Kubikmeter beim Steinertalbach in die Ache. Er musste einige Jahre später in Etappen gesprengt werden, um die Gefahr eines Wasserstaus und eine anschließende Überschwemmung auszuschalten.



Immer wieder zerstörten Unwetter größere Teile der Straße. Man behelft sich mit provisorischen Instandsetzungen.



Fünf Schlitten, gezogen jeweils nur von einem Pferd, befördern im Winter 1932/33 große Mengen Rundholz durch die Klamm nach Kundl. Es wurde im Konvoi zu festgelegten Zeiten gefahren, da über weite Strecken keine Ausweichmöglichkeit bestand.



Ein Transport mit Fässern und Brettern auf dem Weg nach Kundl. Anders als im Winter bei den Schlitten waren in der schneefreien Zeit trotz geringerer Ladung jeweils zwei Pferde zum Ziehen der Wagen notwendig.

Die Fotos stammen aus der reichen Sammlung von Vitus Thaler. Ihm gebührt der Dank für die Überlassung. Weiterführende Hinweise boten dankenswerter Weise zahlreiche Wildschönauer und Wildschönauerinnen, insbesondere auch Sepp Thaler (Wieser), Berta Wimmer (Tischlhäusl) und Peter Weißbacher (Gemeindeamt).